

Protokoll

Fußverkehrs-Checks NRW 2026 Stadt Paderborn

Auftakt-Workshop am 07. Juli 2026

Ort: Großer Sitzungssaal, Rathaus Paderborn, Rathausplatz 1, 33098 Paderborn

Datum: Dienstag, 07. Juli 2026

Uhrzeit: 18:00-20:00 Uhr

Anwesende: 31 Personen

Der Auftakt-Workshop für den Fußverkehrs-Checks (FVC) NRW 2026 in Paderborn fand am Dienstag, den 07. Juli 2026 von 18:00 – 20:10 Uhr im Großen Sitzungssaal des historischen Rathauses Paderborn statt. Die Gruppe der Teilnehmenden setzte sich aus 31 Personen zusammen: Vertreter:innen der kommunalen Verwaltung, der Politik, Bürger:innen, Florian Bunse vom Zukunftsnetzes Mobilität NRW (Ausloberin der Fußverkehrs-Checks) und Frau Heitmann vom Fachbüro Planersocietät, die den Fußverkehrs-Check als Gutachterin begleitet.

Begrüßung durch Frau Claudia Warnecke & Frau Heitmann

Frau Warnecke (Technische Beigeordnete, Stadt Paderborn) begrüßt die Teilnehmenden. Sie erläutert die Hintergründe und die Motivation der Stadt Paderborn für die Bewerbung sowie den bisherigen Prozess. Abschließend verdeutlicht sie, warum das Thema Fußverkehr für die Stadt von großer Bedeutung ist, und bedankt sich bei den Teilnehmenden für ihr Kommen.

Der Fortgang des Vortrags muss für etwa 5-10 Minuten unterbrochen werden, da es bei der Darstellung der Präsentation zu einem technischen Problem kommt. Während der Unterbrechung stellt Frau Heitmann von dem Verkehrsplanungsbüro Planersocietät sich und das Büro kurz vor. Im Rahmen des Auftakt-Workshops übernimmt Frau Heitmann den inhaltlichen Input sowie die Moderation. Sie weist die Teilnehmenden darauf hin, dass im Rahmen der Veranstaltung Fotos gemacht werden. Den Teilnehmenden steht es frei, einer Anfertigung von Fotos nicht zuzustimmen. Drei Personen machen von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Nachdem die Präsentation wieder dargestellt werden kann, fährt Frau Heitmann fort, indem sie den Ablauf des Auftakt-Workshops präsentiert. Anschließend gibt sie das Wort an Herrn Bunse vom Zukunftsnetz Mobilität NRW weiter.

Hinweise zum Fußverkehrs-Check - Vortrag Herr Florian Bunse (Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Herr Bunse stellt sich und das Zukunftsnetz Mobilität NRW kurz vor. Er zeigt die Ziele der Fußverkehrs-Checks auf und betont, dass die Fußverkehrsförderung eine ganzheitliche Aufgabe ist, die eine Fülle an unterschiedlichsten Zielgruppen umfasst. Er verdeutlicht außerdem die Bedeutung der Partizipation und die Expertenrolle der Bürger:innen. Zum Abschluss stellt er noch kurz die Ergebnisse einer Evaluation der ersten Fußverkehrs-Checks in NRW vor. Besonders mit Blick auf das Thema Sensibilisierung aller Akteur:innen werden die FVC sehr positiv bewertet, es wurden aber auch viele Maßnahmen umgesetzt. Insgesamt ist die Bilanz der Kommunen, die bereits teilgenommen haben, sehr positiv.

Bedeutung des Fußverkehrs - Frau Heitmann (Planersocietät)

Frau Heitmann geht anschließend noch einmal allgemeiner auf das Thema Fußverkehr ein. Sie betont, dass das Zufußgehen die elementarste sowie einfachste Form der Fortbewegung ist und stellt den Anteil des Fußverkehrs in Paderborn im „Ist-Zustand“ dar (27% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt und somit mehr als durchschnittlich in NRW oder Deutschland). Im Anschluss daran zeigt Frau Heitmann die Vorteile und Potentiale im Fußverkehr anhand der Wegelänge, Umgebungsgestaltung und Belebung des öffentlichen Raums auf. Mithilfe von Negativ- und Positivbeispielen verdeutlicht sie anschließend, welche Gründe den Menschen vom Zufußgehen

abhalten. Sie stellt die Handlungsfelder im Fußverkehrs-Check vor (Querungen, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität), wobei sie betont, dass die Handlungsfelder immer entsprechend den örtlichen Gegebenheiten und selbst gesetzten Schwerpunkte des jeweiligen Fußverkehrs-Checks festgelegt werden.

Rückfragen der Teilnehmenden

Aus der Runde der Teilnehmenden werden ein paar Rückfragen insbesondere zum Fußverkehrs-Check als Instrument gestellt. Zum einen wird erfragt, welche Kosten für die Kommune im Rahmen der Durchführung des Fußverkehrs-Checks aufkommen bzw. auf welche Posten sich die genannte Förderung bezieht. Die Förderung durch das Land NRW finanziert den Kommunen im Wesentlichen die Begleitung durch einen Gutachter bzw. eine Gutachterin (für die Stadt Paderborn ist das Frau Heitmann). Frau Warnecke bietet bei weiteren Fragen rund um die Finanzierung auch ein bilaterales Gespräch im Rahmen der Workshop-Phase an.

Des Weiteren wird erfragt, wie verbindlich die entwickelten Maßnahmen seien. Hier beschreibt Frau Heitmann, dass es keine Verpflichtung zur Umsetzung gibt – da sich diese schließlich auch nach Begebenheiten, wie vorhandenen finanziellen oder personellen Ressourcen richten. Aus einem partizipativen Prozess entsteht aber natürlich auch ein gewisser Handlungsdruck. Deswegen werden im Rahmen des Fußverkehrs-Checks auch immer Maßnahmen aufgezeigt, die kurzfristig mit möglichst geringem Aufwand Verbesserungen erzielen können.

Zum Untersuchungsraum in der Innenstadt kommt die Frage auf, was alles als Innenstadtbereich definiert wird und entsprechend untersucht werden kann. Hier verweist Frau Heitmann darauf, dass der Untersuchungsraum grob festgelegt ist und nicht großflächig davon abgewichen werden kann. Herr Bunse benennt die Möglichkeit, dass die Stadt Paderborn selbstständig entscheiden kann ähnliche Formate wie den Fußverkehrs-Check im Nachgang selbst durchzuführen. So können weitere Stadtteile analysiert werden.

Ein Teilnehmer erfragt außerdem, wer aus der Runde der Teilnehmenden in der Innenstadt kommt, wer diese aus der Sicht des Einzelhandels oder als Besucher:in bewertet. In der Runde stellt sich heraus, dass der Großteil der Teilnehmenden tatsächlich auch in der Innenstadt lebt.

Workshop-Phase

Von der Stadtverwaltung und der Planersocietät sind vorab Routenvorschläge für die Begehungen angefertigt worden. Frau Heitmann weist die Gruppe der Teilnehmenden kurz an, dass sie sich in zwei gleichgroße Gruppen aufteilen und, im Wechsel jeweils 20 Minuten lang, bitte die beiden Routenvorschläge diskutieren sollen. Zu diesem Zweck sind die Routenvorschläge auf Stellwänden platziert. Frau Heitmann betreut die Station der 1. Begehungsrouten, Herr Groll von der Stadt Paderborn betreut die 2. Begehungsrouten.

Die Teilnehmenden diskutieren die Routenvorschläge sowie ersten Mängel- und Problemstellen für die Begehungen mit der Mitarbeiterin der Planersocietät, des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und der Stadtverwaltung. Die nachfolgenden Punkte sind von den Teilnehmenden eingebracht worden:

Route der 1. Begehung

Anmerkungen zum 1. Routenvorschlag: südwestliche Innenstadt

Im Folgenden wird die Diskussion der ersten Begehungsrouten dargestellt. Die Kommentare sind auch in der Karte (siehe Abb.1) verortet.

Anmerkungen zu vorgeschlagenen Stationen:

- Station 1: Am Westerntor/Platz an der Herz-Jesu-Kirche
Auf dem Platz kommen viele Nutzungen zusammen. Vor allem die fehlende Führung des Radverkehrs führt hier immer wieder zu Nutzungskonflikten.
- Station 2: ZOH Westerntor
 - Am Bussteig B2/B3 liegt eine Bordsteinabsenkung vor. Entsprechend ist hier die Querung Richtung Innenstadt vorgesehen. Die Situation wird jedoch als gefährlich beschrieben, da Busse die Sicht bzw. Sichtbarkeit einschränken und es bei der Querung des Fahrradwegs zu Konflikten kommt.
 - *Der Wunsch einen Fußgängerüberweg FGÜ (= Zebrastreifen) einzurichten, wurde geäußert.* – Andere Teilnehmende bewerten die Situation jedoch als eher unproblematisch.
- Station 10: Unterführung Eckstraße
Die Unterführung wurde kurz vor dem Auftakt-Termin gesperrt. Die DB prüft hier Brückenschäden. Ob und wann die Unterführung wieder genutzt werden kann, ist unklar.
Entsprechend entfällt die Station für die Begehung des Fußverkehrs-Checks.

Weitere mögliche Stationen:

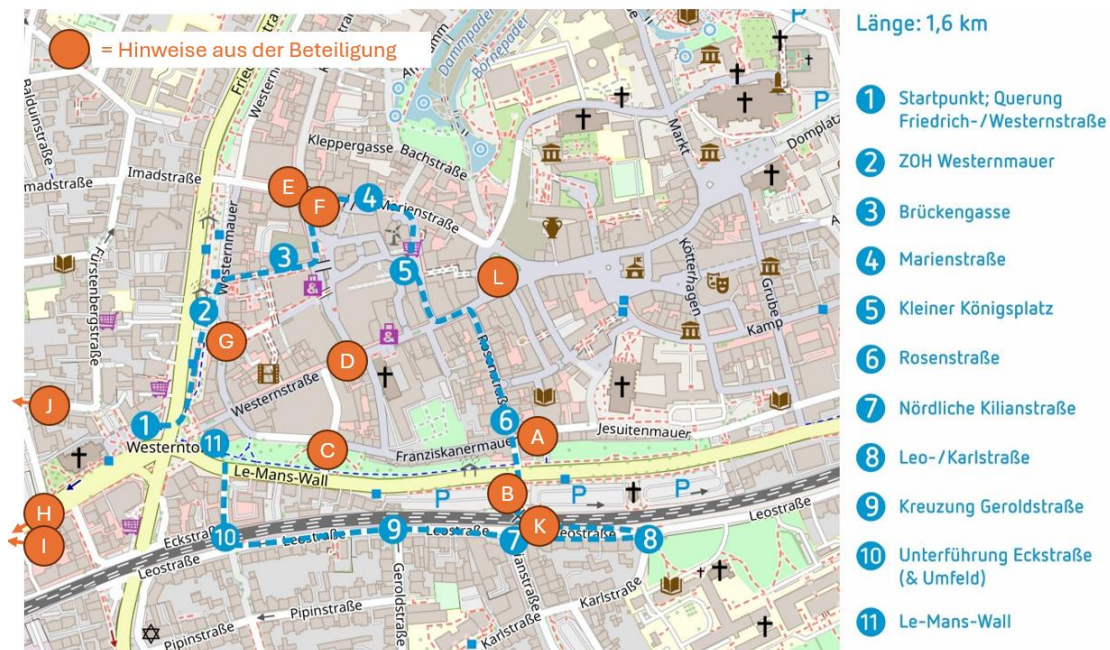
- Hinweis A: Jesuitenmauer
Hier werden schmale Gehwege und uneindeutige verkehrliche Regelung, wodurch es zusätzlich im Kreuzungsbereich mit der Rosenstraße zu Konflikten zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr kommt, als prominente Problemfelder genannt.
- Hinweis B: Fahrradstraße Rosentor
 - Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr;
 - lange Wartezeiten aufgrund des Zugverkehrs. *Der Wunsch, eine digitale Anzeige der Wartezeiten zu ergänzen, wurde geäußert.*
 - Zusätzlicher Hinweis, dass die Problemstelle vielfach thematisiert wurde und ggf. nicht noch einmal im Rahmen des FVC aufgenommen werden muss.
- Hinweis C: Franziskanermauer/Liliengasse
Hier liegt sehr grobes Pflaster vor, so dass der Kreuzungsbereich und die Straße nicht barrierefrei nutzbar sind. *Hinweis, dass hier bspw. Komfortstreifen eingesetzt werden könnten.*
- Hinweis D: Westernstraße (Einkaufsstraße)
Die Westernstraße ist eine der Haupteinkaufsstraßen in Paderborn und liegt auf der

direkten Verbindung vom Bahnhof zum Rathaus. Blinde bzw. Menschen mit einer Seheinschränkung haben hier große Probleme sich zu orientieren, da immer wieder Hindernisse im Weg sind (Fahrräder, Fahrradständer, Kundenstopper etc.).

- Hinweis E: Marienstraße/Königstraße
Kritisch betrachtet werden die schmalen Gehwege und z. T. kleinen Aufstellbereiche. Hier kommt es immer wieder zu Nutzungskonflikten u. a., weil der Fußverkehr behindert wird.
- Hinweis F: Bäcker an der Königsstraße
Im Rahmen der Umgestaltung des Straßenraums wurde im Gehweg vor dem Bäcker eine Stufe ergänzt, die vor allem für Menschen mit Seheinschränkung eine Stolperfalle darstellt.
- Hinweis G: Alte Torgasse/Westernmauer
Nutzungskonflikte verschärfen sich hier durch den Lieferverkehr, der immer wieder Flächen des Radverkehrs zustellt. Deshalb weicht der Radverkehr auf den Gehweg aus und behindert somit den Fußverkehr.
- Hinweis H & I: Bahnhofstraße & der Bereich vor der Agentur für Arbeit
 - Hohes Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn.
 - Schmale Gehwege vor allem auch vor der Agentur für Arbeit, z. T. geteilte Nutzung mit dem Radverkehr, z. T. zusätzlich verstellt durch Einzelhandel, parkende Kfz, Fahrradständer, Bushaltestellen etc.
 - Für Fußgänger:innen liegt keine direkte, komfortable Anbindung vom Bahnhof zur Innenstadt vor. Fußgänger:innen müssen mehrfach die Straße bzw. Lichtsignalanlagen queren.
 - Im Sommer kommt es auf der Bahnhofstraße, durch hohe Versiegelung und fehlender Beschattung, zu starker Hitzebildung.
 - Hinweis, dass an der Bahnhofstraße bereits Planungen vorliegen; eine Begehung ist deswegen nicht unbedingt sinnvoll (da kein oder wenig Handlungsspielraum vorliegt).
- Hinweis J: Riemeke- und Florianstraße
 - Schmalen Straßenraum mit Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr und Einzelhandel. Es wird der Hinweis eingebracht, dass der Radweg an der Kreuzung mit der Grunigerstraße auf die Fahrbahn geführt wird und „verschwindet“.
 - Neben den Nutzungskonflikten ist der Straßenraum auch in Hinblick auf Barrierefreiheit problematisch.
 - Die Kreuzung Riemeke-/Florianstraße könnte als weitere Station aufgenommen. Der Wunsch die Kreuzung als alternativen Startpunkt zu nutzen, wird kritisch gesehen, da der Startpunkt am Vorplatz der Herz-Jesu-Kirche bereits kommuniziert wurde.
- Hinweis K: Querung der Gleise
Siehe „Hinweis B“: eine Digitalanzeige und Beschattung sind gewünscht.

- Hinweis L: Marienplatz
 - Es werden Konflikte mit dem Linienbusverkehr in der Innenstadt angesprochen, welche durch das hohe Fußverkehrsaufkommen in diesem Bereich begünstigt werden.
 - Bei bestimmter Witterung (nass, kalt) wird das Pflaster am Marienplatz als rutschig und gefährlich beschrieben.

Abbildung 1: Erster Routenvorschlag südwestliche Innenstadt inkl. Verortung von Anmerkungen



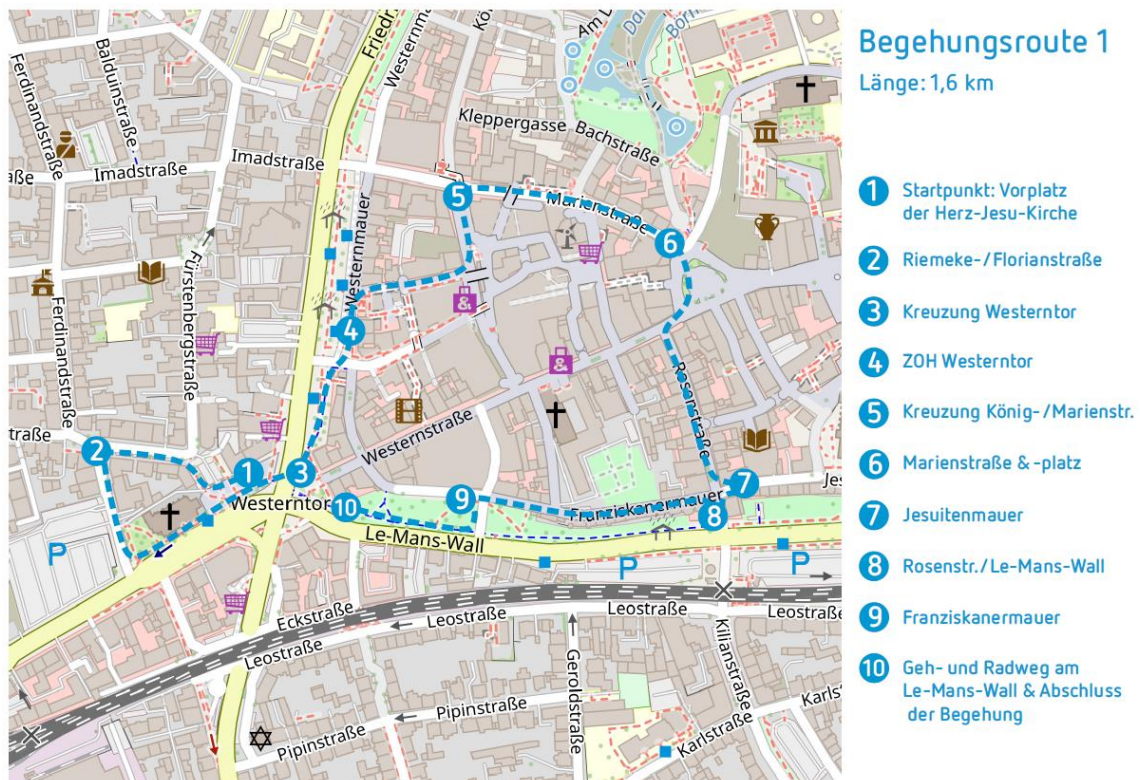
Quelle: Planersocietät

Teilnehmende plädierten dafür den Straßenabschnitt (Leostraße) südlich der Gleise entfallen zu lassen und die Begehung bspw. entlang der Franziskanermauer zu führen. Der Platz an der Herz-Jesu-Kirche sowie die umliegenden Straßenzüge werden als Bereiche mit hohem Handlungsbedarf beschrieben. Da jedoch entlang der Bahnhofstraße bereits Planungen vorliegen, wird hier von einer weiteren Thematisierung eher abgeraten. Voraussichtlich wird die Begehungsrouten recht kompakt zwischen Westerntor, Marienstraße, Rosenstraße und Le-Mans-Wall erfolgen, ggf. mit einer weiteren Betrachtung der Straßen westlich des Westerntors (z. B. Florian- & Riemekestraße). Thematisch sind vor allem Nutzungskonflikte und Barrierefreiheit präsent.

In Hinblick auf die erste Begehungsrouten wird die Führung angepasst (siehe Abbildung 2).

Der Startpunkt an der Herz-Jesu-Kirche wird beibehalten und als eigene Station behandelt. Ergänzt wird eine Station an der Kreuzung Riemeke-/Florianstraße. Die Begehung führt über die Kreuzung Westerntor zum ZOH Westerntor und über die Brückengasse zur Kreuzung Königs-/Marienstraße. Über den Marienplatz und die Rosenstraße führt die Begehung schließlich zur Jesuitenmauer sowie Franziskanermauer. Die Begehung endet am westlichen Ende der Grünfläche am Le-Mans-Wall, nahe dem Westerntor.

Abbildung 2: Angepasste Begehungsroute 1



Route der 2. Begehung

Anmerkungen zum 2. Routenvorschlag: nordöstliche Innenstadt

Im Folgenden wird die Diskussion der zweiten Begehungsroute dargestellt. Die Kommentare sind auch in der Karte (siehe Abb. 3) verortet.

Anmerkungen zu den vorgeschlagenen Stationen:

- Station 1: Marienstraße/Westernmauer
 - Problem:
Konflikte an der signalisierten Querung (LSA) in Höhe der Westernmauer in Richtung Norden. Im südlichen Bereich ist die Aufstellfläche für den Fußverkehr unzureichend dimensioniert. Zudem bestehen eingeschränkte Sichtbeziehungen für nach Süden linksabbiegende Fußgängerinnen und Fußgänger.
 - Bereich vor dem Arosa Hotel: Hier kommt es zu Konflikten zwischen dem Rad- und Fußverkehr.
- Station 2: Querung Friedrichstraße nahe Neuhäuser Tor/Kisau
 - Die Teilnehmenden beschreiben folgendes Problem: Im Umfeld der Haltestelle sind viele Fußgänger:innen unterwegs, bspw. auch zum Umsteigen. Hier kommt es bei gleichzeitigem hohen Radverkehrsaufkommen zu Nutzungskonflikten. Außerdem ist das subjektive Sicherheitsgefühl reduziert.

- Problem an der Querung Kisau: Die Teilnehmenden berichten von einem eingeschränkten Sicherheitsempfinden aufgrund der vom Paderwall aus nördlicher Richtung kommenden Radfahrenden. Es wird eine hohe Geschwindigkeit und eine fehlende Rücksicht dieser bemängelt.
- An Station 3: Unterführung Heierswall/Maltaweg
 - Problem: Auch hier werden wieder die schnellen Radfahrenden aus nördlicher Richtung und die unübersichtlichen Kreuzungsverkehre und -beziehungen thematisiert. Vor allem die schlecht einsehbaren Kurven und entsprechend viele Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr werden hervorgehoben. *Wunsch nach Trennung des Fuß- und Radverkehrs wurde geäußert* (Hinweis: derzeit als Gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen).
- Station 4: Heierswall/Schützenweg

Problem: Unübersichtliche Wegeführung; Konflikt mit schnellen Radfahrenden; *deshalb werden neue Markierungen zum Ordnen der Verkehre gefordert.*
- Station 6: Platz an der alten Synagoge
 - Es wird von hohem Verkehrsaufkommen rund um den Platz berichtet. Die Querung von "Am Bogen", aus dem verkehrsberuhigten Bereich heraus, zum Platz ist schwierig. Hier wäre eine Querungsanlage sinnvoll, um eine direkte Wegebeziehung herzustellen.
 - Vorhandene Querungsanlagen (FGÜs) liegen außerhalb der Wegebeziehungen. Außerdem fehlen die ergänzenden taktilen Leitelemente, entsprechend ist der Platz auch mit Blick auf Barrierefreiheit nur unzureichend zu nutzen.
 - Es besteht wenig Beschattung/Begrünung. Vor allem fehlen beschattete (konsumfreie) Sitzmöglichkeiten.
- Station 7: Am Bogen:

Rücksichtsloses Verhalten des Kfz-Verkehrs und Verdrängung des Fußverkehrs in die Seitenbereiche des verkehrsberuhigten Bereichs.
- Station 8: Markt-/Domplatz

Die Teilnehmenden äußerten den Wunsch nach mehr Begrünung sowie nach Brunnen und offenem Wasser zur Kühlung des Stadtraums.

Ergänzende Stationen und Hinweise:

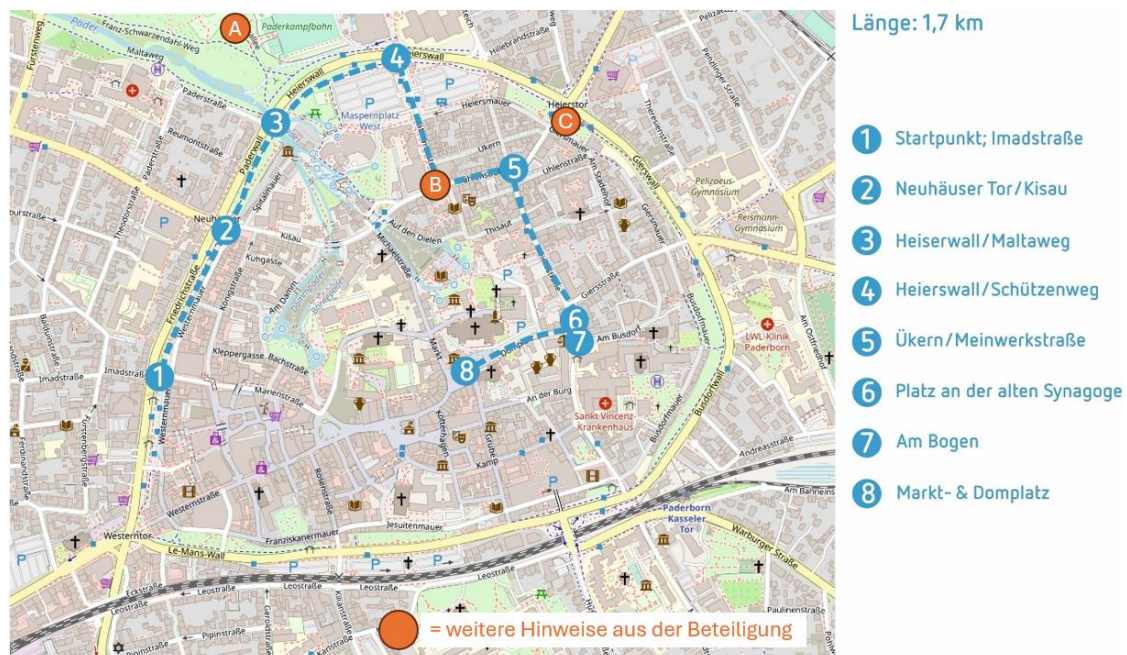
- Hinweis A: Franz-Schwarzendahl-Weg

Das beschriebene Problem: Der Fußweg zwischen Rolandsweg und Paderhalle, vorbei an den Paderwiesen wird auch von E-Bike-Fahrenden genutzt, die häufig mit hoher Geschwindigkeit und sehr wenig Abstand die Fußgänger:innen passieren. Da hier die Parknutzung inkl. Spielplätzen im Vordergrund steht, sollte der Fußverkehr hier im Zweifel Vorrang genießen.

Wunsch nach einem getrennten Geh- und Radweg. Wenn dies nicht möglich sei, wären Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Radverkehr wichtig.

- Hinweis B: **Vorschlag für eine weitere Station:** Mühlenstraße/Hathumarstraße
Problem: Radfahrende nutzen hier den Gehweg, wodurch es vielfach zu Nutzungskonflikten kommt bzw. die subjektive Sicherheit des Fußverkehrs eingeschränkt wird. Die Radfahrenden weichen vermutlich auf den Gehweg aus, weil die Fahrbahn schlecht zu nutzen ist (sehr löchrige und unebene Kopfsteinpflasterdecke). Diese Problematik erstreckt sich von der Kreuzung Friedrichstraße/Kisau entlang der Mühlenstraße.
- **Vorschlag als Ersatz der Station 3:**
Es wird vorgeschlagen, den Abschnitt Kisau bis zur Mühlenstraße begehen. Problem: Oberflächengestaltung und Barrierefreiheit. Starke Beschwerden über das Kopfsteinpflaster besonders vor dem Deutschem Haus. Aufgrund der wenig komfortablen Oberflächengestaltung weichen manche Radfahrende und gerade auch E-Scooter-Fahrende auf die ebenen Gehwege aus.
- **Vorschlag weiterer Station:**
Statt Station 4 und/oder Station 5 könnte eine Station am Detmolder Tor ergänzt werden.
 - Problem: hohes Fußverkehrsaufkommen u. a. aufgrund des Wechsels zwischen verschiedenen Bushaltestellen. Zudem kommt es hier zu Konflikten mit dem Radverkehr.
 - Richtung Heierstraße: Hier wird eine empfundene regelmäßige Geschwindigkeitsüberschreitung durch Kfz hervorgehoben. Die problematische Poser-Szene wird ebenso bemängelt wie ein generell rücksichtsloses Verhalten.

Abbildung 3: Zweite Begehungsroute nördliche Innenstadt inkl. Verortung von Anmerkungen



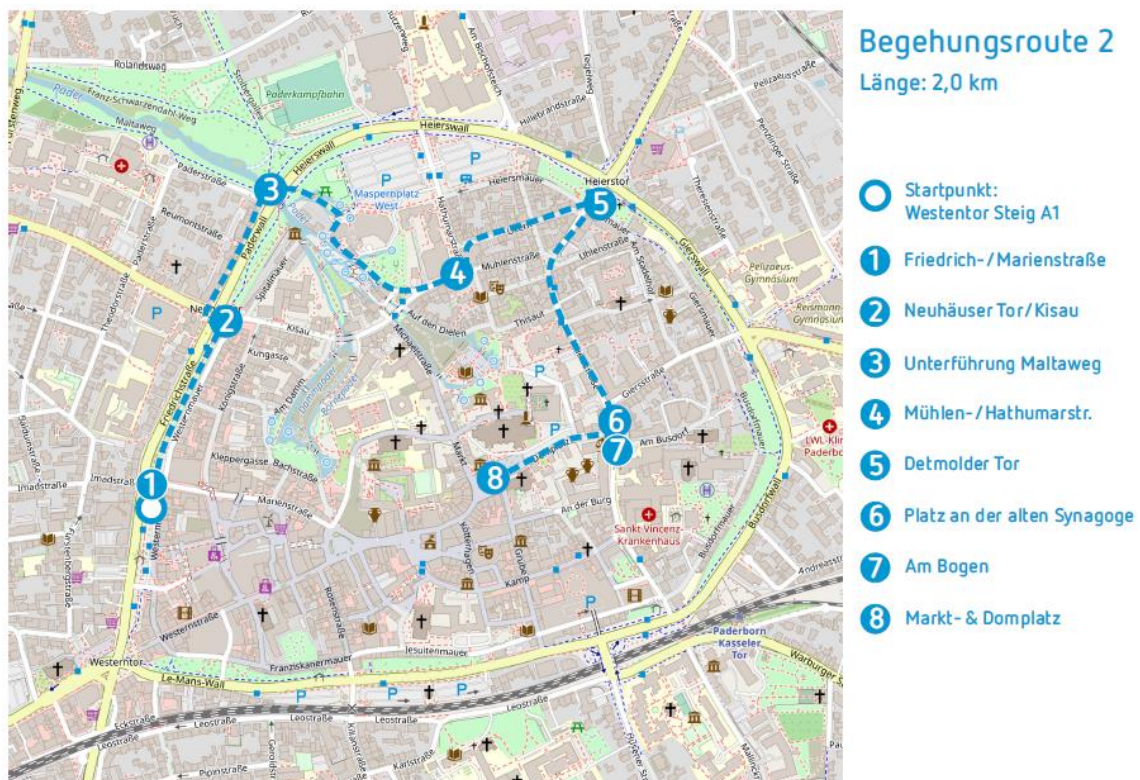
Quelle: Planersocietät

Bei der Route 2 wird eine leichte Anpassung der Routenführung diskutiert. Es wird angeregt, die Route zwischen der Station Heierswall/Maltaweg entlang „Am Haxthausenhof“ zur Kreuzung der

Mühlenstraße/Hathumarstraße zur führen und diesen Knotenpunkt auch als Station zu ergänzen. Außerdem könnte das Detmolder Tor als Station ergänzt werden, während Ükern (Station 5) entfallen könne. Der Platz an der Alten Synagoge gemeinsam mit „Am Bogen“ ist eine Station mit großer Bedeutung und Verbesserungsbedarf für den Fußverkehr.

Die Anpassungswünsche wurden in die Überarbeitung der Route integriert (siehe Abbildung 4). Die Kreuzung Heierswall/Schützenweg entfällt, dafür wird, wie bereits erwähnt, die Kreuzung Mühlen-/Hathumarstraße ergänzt. Vom Maltaweg verläuft die Führung entlang der Pader. Das Detmolder Tor wird als Station ergänzt.

Abbildung 4: Angepasste Begehungsrouten 2



Anwesende Teilnehmende mit Sehbeeinträchtigung erbeten statt einer Karte die Begehungsrouten im Voraus der Begehungen als Liste mit den Stationen zu erhalten. Frau Heitmann und Herr Groll werden dieser Aufforderung gerne nachkommen.

Abschluss und Verabschiedung

Nach dem Ende der Workshop-Phase stellt Frau Heitmann die Inhalte der Diskussionen kurz zusammengefasst vor. Die Überarbeitung der Route wird von Frau Heitmann in Abstimmung mit der Verwaltung im Nachgang des Auftakt-Workshops erarbeitet.

Zum Schluss informiert Frau Heitmann nochmal über den weiteren Verlauf des Fußverkehrs-Checks in Paderborn und lädt die Teilnehmenden herzlich zu den weiteren Terminen nach den Sommerferien ein. Die erste Begehung findet am 07. September 2026 um 18 Uhr (Treffpunkt Westertor) statt, die zweite am 17. September ab 18 Uhr (Treffpunkt ZOH Westertor Steig A1) und der Maßnahmen-Workshop am 08. Oktober ab 18 Uhr im Großen Sitzungssaal im Rathaus.

Frau Heitmann bedanken sich herzlich für die Teilnahme sowie die aktive Beteiligung der Anwesenden. Anschließend verabschiedet sie die Teilnehmenden.

Gez. Theresa Heitmann

16.07.2026